

## 1. 船員の現状と分析

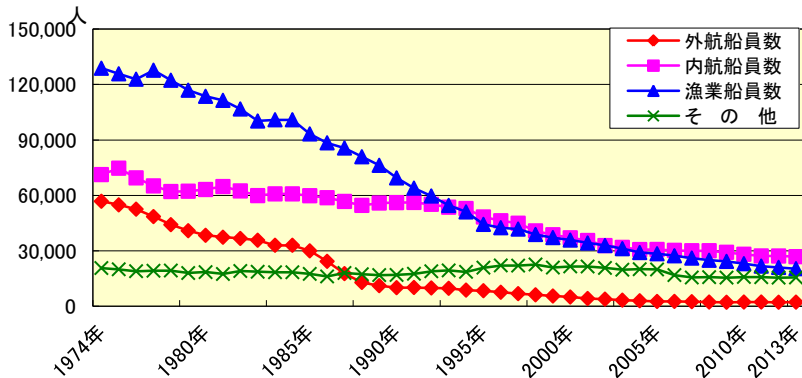
### (1) 船員数等の状況

我が国の船員数（外国人船員を除き、予備船員を含む。）は、ピーク時の1974（昭和49）年には約27.8万人となって以降、減少傾向にある。2013（平成25）年の船員数は約6.5万人であり、前年に比べ917人、率にして1.4%の減少となっているが、例えば外航船員については、最小だった2009年（2,187人）から平成25年には2,263人となっており、横ばい状態である。我が国の国民生活や産業・経済活動に不可欠な外航海運を支える日本人船員を安定的に確保していくことは、経済安全保障等の観点からも重要であり、今後の中長期的な動きについて注視する必要がある。

また、内航船員の年齢構成について、ここ数年の推移をみると、50歳以上の割合については減少してきているものの、そのうち60歳以上の割合に限ると徐々に増加している。一方、30歳未満の若年船員の割合に着目すると、内航業界等の取組もあり、徐々に増加している。

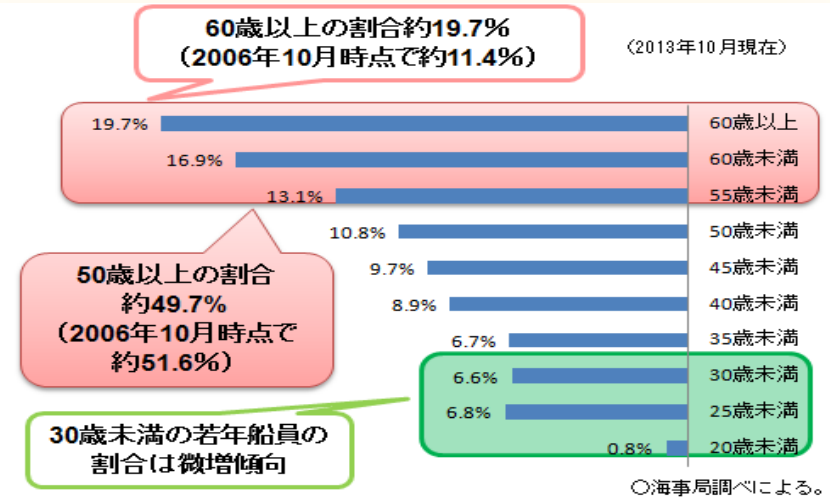
図表Ⅱ-3-1 我が国の船員数の推移

	1974	1980	1985	1990	1995	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
外航船員数	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	2,650	2,505	2,315	2,187	2,306	2,325	2,208	2,263
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	30,277	30,059	30,074	29,228	28,160	27,255	27,219	26,854
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	27,347	26,101	24,921	24,320	23,060	21,749	21,060	20,359
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	16,907	15,590	15,773	15,526	15,896	15,757	15,514	15,608
合計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	77,181	74,255	73,083	71,261	69,422	67,086	66,001	65,084



○海事局調べによる（平成17年までは船員統計による）。  
 ○船員数は乗組員数と予備船員数を合計したものであり、我が国の船舶所有者に雇用されている船員である。  
 ○その他は引船、はしけ、官公署船に乗り組む船員数である。  
 ○船員数は外国人船員を除いた数字である。

図表Ⅱ-3-2 内航船員の年齢構成



### (2) 船員の需給動向

2013年の船員の労働需給を見ると、有効求人数は21,328人と対前年比3,663人（20.7%）の増加、有効求職数は16,474人と対前年比478人（2.8%）の減少となった。このため、有効求人倍率は1.29倍と対前年比0.25倍の増となっている。

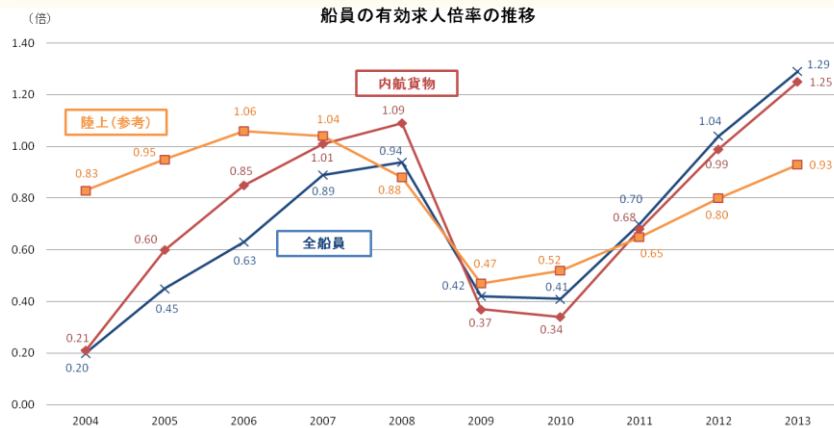
船員の求人倍率の推移を見ると、近年は船員不足の影響が出つつあり、毎年有効求人倍率が増加しており、2012年より1倍を超える高い倍率を示している。

図表Ⅱ-3-3 船員職業紹介状況の推移

区分	新規求人数	A 有効求人数	新規求職数	B 有効求職数	C 成立数	A/B 求人倍率 (倍)	C/B 就職率 (%)	C/A 充足率 (%)
1975年	30,339	52,868 (49,193)	38,510	120,580 (103,431)	10,681	0.44 (0.48)	8.86%	20.20%
1980年	65,206	106,545 (91,078)	31,519	132,924 (83,674)	7,768	0.80 (1.09)	5.84%	7.29%
1985年	10,540	18,305 (15,448)	22,465	93,377 (62,471)	4,475	0.20 (0.25)	4.79%	24.45%
1993年	11,401	23,895 (18,675)	14,283	53,312 (36,219)	3,061	0.45 (0.52)	5.74%	12.81%
1998年	4,901	9,366 (7,478)	12,737	51,331 (40,089)	2,104	0.18 (0.19)	4.10%	22.46%
2003年	3,173	5,170 (4,445)	10,450	46,524 (34,537)	1,017	0.11 (0.13)	2.19%	19.67%
2008年	7,395	18,164 (16,666)	6,515	19,365 (16,192)	1,277	0.94 (1.03)	6.59%	7.03%
2009年	5,014	11,538 (9,883)	7,942	27,616 (22,576)	911	0.42 (0.44)	3.30%	7.90%
2010年	4,692	10,363 (8,491)	6,661	25,009 (21,275)	966	0.41 (0.40)	3.86%	9.32%
2011年	6,148	14,031 (12,225)	5,561	20,049 (16,737)	1,130	0.70 (0.73)	5.64%	8.05%
2012年	7,376	17,665 (15,208)	5,180	16,952 (14,836)	1,272	1.04 (1.03)	7.50%	7.20%
2013年	8,196	21,328 (18,407)	5,034	16,474 (14,409)	1,277	1.29 (1.28)	7.75%	5.99%

○国土交通省海事局調べによるもので、各地方運輸局等における業務取扱より算出

図表Ⅱ-3-4 船員の有効求人倍率の推移



## 2. 船員の確保・育成

### (1) 船員の確保・育成対策の概要

#### ① 船員計画雇用促進等事業

内航船員は、50歳以上の割合が49.7%と高齢化が著しく進展し、後継者不足等により、近い将来、船員不足の深刻化が強く懸念されているところであり、安定的な国内海上輸送を確保する上で内航船員の育成及び確保は喫緊の課題となっている。

このため、2008年度より海上運送法に基づき、国土交通大臣による日本船舶・船員確保計画の認定を受けた海運事業者が実施する船員の計画的な確保・育成の取り組みを支援する船員計画雇用促進等事業を実施しており、計画の認定を受けた事業者が当該計画に従って、新たに船員となろうとする者を雇用・訓練した場合に、新人船員1人当たり次のいずれかの助成金を支給している。

なお、2014年度より、若年船員の集中的な確保を加速化させるため、助成金の支給対象を日本船舶・船員確保計画の計画期間が5年であって、30歳未満の船員未経験者を雇用・訓練する認定事業者に重点化する見直しを行った。

#### イ) 新規船員資格取得促進助成金

新人船員に必要な資格の取得費用の一部を助成

#### ロ) 船員計画雇用促進助成金

新人船員を試行雇用した場合に助成

2014年度は、国土交通大臣による認定を受けた176事業者が、船員の計画的な確保・育成を行うこととしている。

#### ② 海技者への就職支援

地方運輸局等において、海技者への就職を支援するための就職面接会・企業説明会等を開催するとともに、あわせて退職自衛官の活用のためのセミナー等を実施している。

2013年度は、札幌、仙台、東京、静岡、神戸、今治及び福岡の7箇所において開催し、計146事業者と1,181名の求職者及び学生の参加があった。

なお、2014年度についても、全国で7回程度の開催を予定しているところである。



写真：海運事業者による学生等に対する就職面接会・企業説明会の風景  
【神戸中央港湾労働者福祉センターにて開催】

#### ③ 年内航船員確保推進事業

海や海事産業に興味・関心を深めてもらい、内航船員の供給源である若年層の拡大を目的として、次世代を担う若年者を対象に、内航船員志望に至るプロセスを「就職段階」、「進路段階」、「理解醸成段階」等に区分し、各段階に応じた取り組みを内航海運業者や教育機関等の関係者と連携しながら行っている。

具体的には、例えば就職段階において、実際に運航している内航船に乗船する就業体験、管内の学校の進路指導担当教員を対象とした内航船員の職業キャリアパス説明会、教育関係者や保護者を対象とした海事産業セミナー等、内航船員を志望するための取り組みを実施している。



保護者や教員に対する説明会



保護者や教員に対する説明会

## 担当者からひとこと (求職者支援訓練について～尾道海技学院「船員養成科」～)

求職者支援制度とは、2011年に成立した「職業訓練の実施等による特定求職者の就職の支援に関する法律」に基づき設立された制度で、雇用保険を受給できない求職者（非正規雇用で雇用保険の適用がなかった者、雇用保険の給付期間が終了してしまった者等）を対象に、スキルアップのための職業訓練を原則無料（テキスト代等を除く）で受講させ、訓練期間中及び訓練終了後も地方運輸局等の船員職業紹介窓口が積極的な就職支援を行い、早期就職の実現を目指すものです。

船員となろうとする者を対象とした就職支援訓練については、2013年度に（一財）尾道海技学院の「船員養成科」が実践コースとして認定を受け、船員分野では初めて求職者支援訓練を実施しています。

当訓練の目標は、船舶を運航する航海士や航海当直部員として、航海当直に立てる船員の養成を狙いとしており、この訓練を受講することにより、2ヶ月の乗船実習において甲板部航海当直部員の資格が取得でき、卒業後の6ヶ月の乗船履歴により、身体検査のみで六級海技士（航海）の取得ができるようになります。

また、全6ヶ月の訓練の内4ヶ月は尾道海技学院での座学及び実習を行い、残り2ヶ月は貨物船やタンカーをはじめとする実際の内航船（500～14,000トン級）に乗船して実習を行うため、船員としての貴重な実務キャリアを現場から習得でき、かつ、資格取得による就職におけるミスマッチを解消することもできます。

2013年度は、訓練生18名で実施し、訓練生全員が資格取得という所期の目的を達成し、18名中17名が内航船社に就職が決まりました。昨今の船員不足の中、少しでも多くの優秀な船員を確保するために今後とも継続・発展させていく必要があるものと考えています。



船員政策課雇用対策室  
井口 佳久



尾道海技学院

### (3) 船員派遣事業制度の適正な実施の確保

厳しい経営環境に直面している中小内航海運業者をはじめとした各海運企業においては、予備船員まで含めた船員を自社において教育・訓練することが困難な状況となっているため、事業者間での船員労働力の円滑な移動に対するニーズが高まっている。

また、優良な技術を有している離職船員に再度船員としてその能力を発揮できるような職場をスムーズに提供していくことが必要であり、それにより航行の安全や効率的な運航の確保等にも資するものである。

このため、求職者の能力に応じて、その能力を十分に生かすことのできる職場を紹介することにより、求職者と求人者との間における求職と求人とのミスマッチを解消する等、海上労働力の移動の円滑化を図るための施策を講じているところである。

2005年4月から導入した国土交通大臣の許可制による常用雇用型の船員派遣事業制度においては、雇用関係は派遣元の事業者のみ存在するため、労働条件の設定、船員保険関係手続き等の雇用者責任は派遣元の事業主に一元化されたほか、派遣船員の適正な就業環境を確保するため、船員職業安定法において派遣元の事業者及び派遣先の事業者が講じなければならない必要な措置が定められた。

これにより、これまで事業者における一時的・臨時的な船員労働力の需要に応じて必要な乗組員を確保するために、他の事業者から船員を転籍させることに伴い事業者が行っていた煩雑な対応や転籍に伴う船員の労働条件の変更が解消されることになり、船員の雇用の安定と労働保護を図りながら船員を事業者間で移動させることが可能となった。

2014年4月27日現在、船員派遣事業の許可を受けた事業者は、272事業者である。

また、船員派遣事業の許可を受けている事業場監査の結果を議題にし、適正な船員派遣事業の実施を確保する目的で官労使による船員派遣事業等フォローアップ会議を毎年2回開催しているところである。

### (4) 独立行政法人による船員の教育・育成

我が国において海上輸送は国民生活・経済に重要な役割を果たしており、海上輸送の安全を支える船員の確保・育成は、喫緊の課題となっている。

このため、海洋基本法において、船員の確保・育成は国が講ずべき措置として明確に位置づけられ、海洋基本法に基づく「海洋基本計画」（2013年4月閣議決定）において、船員の確保・育成のための諸施策がとりまとめられている。

船員として必要な知識・技能は、国際条約（「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（STCW条約））を基準として定められており、これらの知識・技能を習得させるため、国土交通省が所管する船員教育機関として、（独）海技教育機構と（独）航海訓練所が設置されている。（独）海技教育機構は、内航新人船員の最大の

供給源であり、海上技術短期大学校（3校、高卒2年課程）及び海上技術学校（4校、中卒3年課程）を全国に配置し、4級海技士資格を取得させるための教育（座学）を実施している。また、海技大学校においては、海上技術短期大学校及び海上技術学校の卒業生を対象として3級海技士資格を取得させるための教育（座学）のほか、海運会社のニーズに対応して、就労船員を対象とした上級の海技資格取得を目的とする教育や、シミュレータ等を活用して船舶機器の技術革新に対応した実務教育を実施している。

（独）航海訓練所は、商船系船員教育機関15校（（独）海技教育機構（8校）、商船系大学（2校）及び商船系高等専門学校（5校））の学生等に対し、保有する5隻の練習船を活用し、海運業界のニーズを踏まえながら国際条約や国内法に基づく乗船実習訓練を一元的かつ効果的に行っている。

近年、外航、内航における船員供給源の多様化の進展、海運業界が船員教育に求めるニーズの変化（船員の資質・即戦力の強化）、実践的な教育・訓練を実施するための外航及び内航海運事業者の自社船舶による乗船訓練（社船実習）の導入など船員教育訓練を取り巻く情勢は大きく変化している。

こうした情勢の変化を踏まえ、社会ニーズに応えうる優秀な船員の効率的、効果的な養成のあり方について、「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会（2012年3月とりまとめ）」において検討を行った。

この検討会を踏まえ、3級海技士養成については、商船系大学及び商船系高等専門学校において、航海訓練所が実施する乗船実習の実習スキーム（実習時期・期間）を見直し、また、内航長距離フェリー・大型貨物船を活用した社船実習を2014年7月に開始したところである。

4級海技士養成については、内航貨物船を活用した社船実習を2013年10月に導入し、（独）航海訓練所の内航用練習船大成丸が2014年4月に就航したところである。

（詳細は第I部第6章「船員の確保・育成参照」）

国土交通省海事局においては、同検討会のフォローアップ会議を通じて、（独）海技教育機構及び（独）航海訓練所等の取り組み状況を確認しつつ、各種施策の充実に向け努めている。

一方、（独）海技教育機構と（独）航海訓練所は、2013年12月24日に、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」において、統合することが閣議決定された。日本人船員養成の効率的・効果的実施が求められていることから、統合法人は、船員養成機関の核となり、海運業界及び教育機関との連携・協力の強化を図り、教育内容の高度化に向けた検討を行うこととしている。

図表Ⅱ-3-5 船員職業紹介状況の推移



（独）航海訓練所「日本丸」での訓練風景

### 3. 労働環境の整備

船舶が安全に航行するためには、乗り組む船員が必要な知識及び能力を有するだけでなく、これらが十分に発揮されるための労働環境が整備されなければならない。しかしながら、船員は、陸上から隔絶され船内で共同生活を営むとともに、気象や海象の影響を受けやすい船舶の上で常に危険と背中合わせの状況に置かれている。この海上労働の特殊性により、船員の労働は肉体的・精神的に過酷なものとならざるを得ない。

このため、船員の労働時間等の労働条件の適正化、乗組み定員等安全運航に必要な体制の確保、船員の労働災害の防止など、船員の労働環境の整備を進めていくことが重要である。

#### (1) 適正な労働条件を確保するための取組み

海上労働の特殊性を踏まえ、船員の適正な労働環境を確保するため、労働時間、休日、賃金等の労働条件や乗組み体制については、船員法等において必要な基準を定めており、時代の要請に応じた見直しに取り組んでいる。

##### ①海上労働条約の批准に伴う船員法等改正

2006年2月に、ILOにおいて船員の労働条件の改善を目的とする「2006年の海上の労働に関する条約（海上労働条約）」が採択され、2012年8月20日に発効の要件を満たし、1年後の2013年8月20日に発効するに至った。一方、我が国においては、条約の批准に必要な船員法等の改正を行い、2013年8月5日に批准した。この改正は、イ) 船員の労働条件の改善、ロ) 国際航海に従事する日本船舶に対する船員の労働条件についての検査（旗国検査）、ハ) 我が国に寄港する外国船舶に対する船員の労働条件についての検査（寄港国検査）の3部で構成される。イ) については、2013年3月1日に、ロ) については、2013年5月1日に一部が施行された。なお、改正法が全面的に施行されるのは、批准を行ってから1年後、我が国で条約が発効する2014年8月5日となる。主要な改正事項は以下の通りである。

##### イ) 船員の労働条件等の改善

- ・ 船員の労働時間等に関する規制について、船長、機関長等各部の長及び医師等への適用がなかったものを、全ての船員に適用することとした。
- ・ 船員の休息時間に関する規制について、船舶が狭い水路を通過する等の特別の安全上の必要がある場合又は入出港が頻繁に繰り返される場合など、一定の要件を満たす場合に限り、労使協定に基づく例外を認めることとした。
- ・ 船舶所有者は、雇入契約を締結しようとするときは、労働条件等に関する一定の事項について雇入契約の相手方に対し書面を交付して説明し、雇入契約が成立した

ときは、これらの事項について書面に記載して船員に交付しなければならないこととした。

- ・ 漁船を除く船舶の船員の最低年齢を15歳から16歳に引き上げ、16歳未満の者を船員として雇い入れることができないこととした。
- ・ 船員の側に責がある場合であっても、船舶所有者が雇入契約を解除した時に、船員が自己の負担で希望の目的地まで移動することができない場合は、船舶所有者は、原則として船員の希望する交通手段により、船員を送還しなければならないこととした。

##### ロ) 旗国検査（海上労働検査）

- ・ 国際航海に従事する国際総トン数500トン以上の日本船舶の船舶所有者に対し、当該船舶に係る船員の労働条件等について、法定検査を受けることを義務づけた。
- ・ 法定検査には、定期検査・中間検査・臨時検査があり、所有する船舶を国際航海に従事させる場合には定期検査又は臨時航行検査を受検する必要がある。また、定期検査に合格後、次の定期検査までの間に中間検査を受けなければならない。定期検査又は臨時検査の結果、当該船舶が海上労働条約の要件に適合すると認めるときは、国土交通大臣は、海上労働証書等を交付することとした。

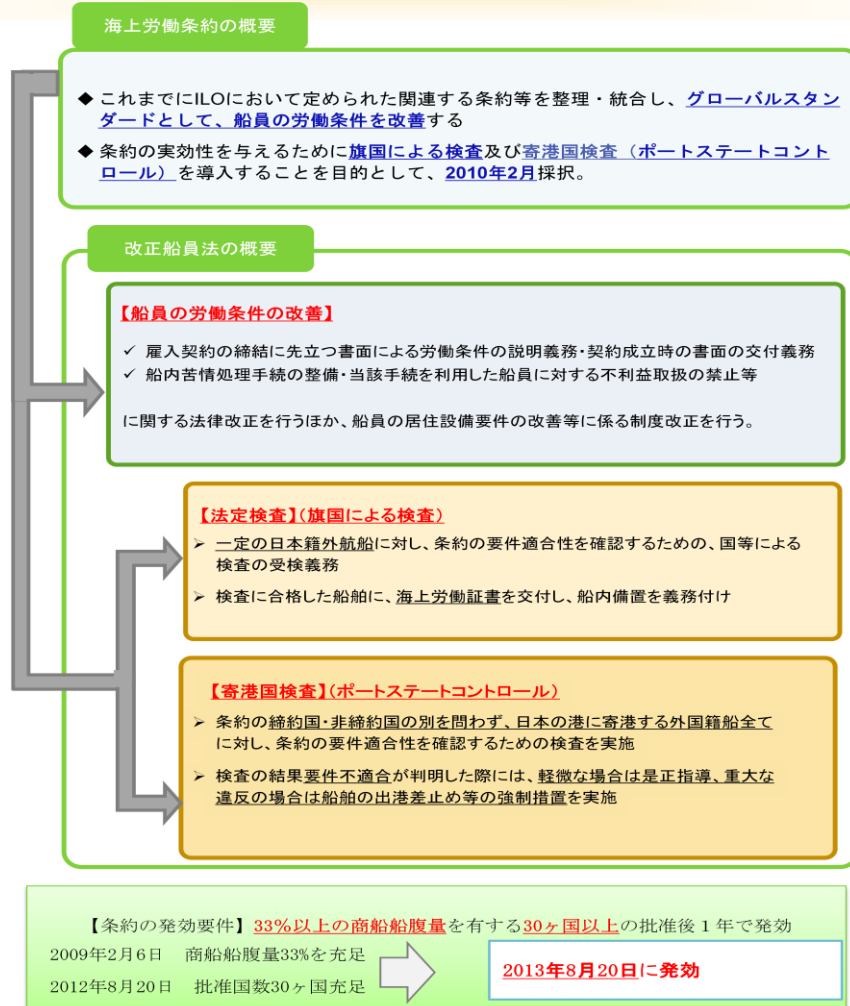
##### ハ) 寄港国検査（PSC：ポートステートコントロール）

- ・ 国土交通大臣は、外国船舶が国内の港にある間、船員の労働条件に関し、海上労働条約に定める要件に適合しているかどうかについて、その職員に検査を行わせることができることとした。
- ・ 検査の結果、本条約の要件に適合していないと認めるときは、国土交通大臣は、当該船舶の船長に対して当該要件に適合するために必要な措置をとるべき旨の通告及び当該船舶の航行の停止命令又は差止めを行うことができることとした。

##### ② その他

また、船員の労働条件や乗組み体制、船内の安全衛生に関する事項について必要な指導や監督を行うため、運航労務監理官を全国に178名配置し（25年度末定員）、船員法関連法令の遵守の徹底を図っている。

図表Ⅱ-3-6 改正船員法の概要

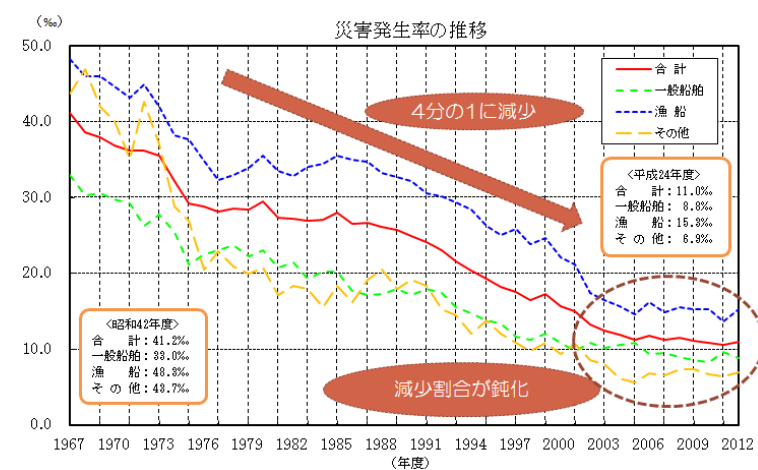


(2) 船員の労働安全衛生と船員災害防止活動

① 船員災害の発生状況

船員の死傷災害（休業3日以上のある者。行方不明、職務外を含む。）の発生率（千人率）は、1967年度当時では41.2であった。その後、1968年度を初年度とする第1次船員災害防止基本計画の実施以降大幅に減少し、2012年度には約4分の1以下の11.0となったが、近年その減少割合が鈍化している。

図表Ⅱ-3-7 船員の死傷災害発生率の推移



また、船員の死傷災害の発生率（職務上災害、休業4日以上）10.5は、全産業（2.2）と比較して高率となっており、林業（27.1）に次いで高い発生率を示している。中でも漁船では、死傷災害の発生率が15.0（2011年度の発生率13.4）と非常に高い値を示している。

図表Ⅱ-3-8 死傷災害発生率の海陸比較

年(度)別		2013年(度)	
業種別	死傷別	職務上死亡又は休業4日以上	左表のうち職務上死亡
	船員	全船舶種	10.5
一般船舶		8.1	0.1
漁船		15.0	0.2
その他		6.4	0.1
陸上労働者	全産業	2.2	0.1
	林業	27.1	0.5
	鉱業	6.6	0.2
	運輸業	6.1	0.1
	陸上貨物取扱業	8.0	0.1

(単位: 千人率)

1. 船員の災害発生率は、船員災害疾病発生状況報告（船員法第111条）による。同報告は年度内の休業3日以上を対象としているが、上表では、陸上労働者との比較のため、職務上4日以上休業の数値を用いている。
2. 陸上労働者の災害発生率は、厚生労働省労働基準局による統計値から算出。また、同災害発生率は暦年である。

## ② 船員災害防止のための措置

船員法では、船内作業による危害の防止及び船内衛生の保持の義務を船舶所有者、船員の双方に課しており、その具体的措置については、船員労働安全衛生規則に定めている。同規則により、船内の安全衛生確保や船長及び船員が作業時等に遵守すべき最低基準を定めるとともに、船長の統括管理の下に、安全担当者、消火作業指揮者、衛生担当者等を置いて、上記義務の履行を求めている。

また、船員災害防止活動の促進に関する法律により、船員災害（労働又は船内生活により船員が負傷し、疾病にかかり又は死亡すること）を未然に防止するため、船舶所有者及び船員による船員災害防止に係る自主的な活動を求めている。

これらの法律に基づき、国は、運航労務監理官による監査を行うほか、船員災害防止活動の促進に関する法律に基づき、5年ごとに、船員災害の防止に関する基本事項を定めた「船員災害防止基本計画」を作成するとともに、基本計画の確実な実施のため、毎年度「船員災害防止実施計画」を定めている。

2014年度は、引き続き第10次船員災害基本計画で策定した目標の達成に向けて、作業時を中心とした死傷災害防止対策、海中転落・海難による死亡災害防止対策、漁船における死傷災害防止対策、年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策、生活習慣病等の疾病防止対策について重点的に取り組むこととし、更なる船員災害防止施策の推進を図ることとしている。

さらに、同法に基づき設置された船員災害防止協会においては、船舶所有者及び船員の自主的な船員災害防止活動を支援するために、船員の技能講習、情報の収集及び提供、各種テキストや記録簿等の作成等を実施している。

このほか、船員災害防止に向けた船舶所有者の自主的な努力を評価するため、2006年7月に創設した船員労働災害防止優良事業者（一般型）認定制度については、現在、1級73社（外航1社、内航30社、旅客20社、その他22社）2級56社（外航1社、内航26社、旅客12社、その他17社）（2013年度末）が認定されており、今後とも同制度の周知と適確な運用を図ることとしている。

## ③ 船員災害防止のための今後の取組み

2013年度より、第10次船員災害防止基本計画が開始されたことに伴い、船員の労働災害の防止、船内衛生環境の向上を目指して、次の取組を行うこととしている。

### イ) ライフジャケットの着用推進

海中転落した際に、ライフジャケットの着用の有無で生存率が大きく変わることから、ライフジャケットの着用率を上げるための取組を行う。

### ロ) 船内向け自主改善活動（W I B）の推進

船内の危険要因を特定・評価し、それに基づき安全衛生計画を作成、実施、評価す

る「船内労働安全衛生マネジメントシステム」の普及に取り組んでいる。

本基本計画期間においては、その取組に加え、中小船舶所有者を主とした船内向け自主改善活動（W I B）※の普及促進に取り組むこととしている。

※船内向け自主改善活動W I B（Work Improvement on Board）とは、船員本人のチェックリストによる船内点検を通じて、各船員が船内の危険箇所等を認識し、その対策を講ずるとともに、安全意識の向上を図るもの。

### ハ) 家族も参加した安全意識の高揚

毎年9月に実施している船内労働安全衛生月間については、家族、船員教育機関の生徒等を対象とした「家族目線」による標語の募集を行う。また、家族も参加する「目に、耳に訴える」分かりやすい講習会の開催等により、船員をはじめとする家族も参加した安全意識の高揚を図ることとしている。



## 4. 船員分野における国際協力

我が国を含め、世界の商船隊には、アジア地域の船員が多く乗り組んでいる。アジア地域において優秀な船員を養成することは、船員の出身国だけではなく、我が国海運の発展に大きな影響を与えるとともに、我が国周辺も含めた世界の海域での船舶の安全航行及び海上安全の確保並びに海洋環境の保全に大きく寄与することになる。

このため、海事局は海運先進国の我が国がもつ船員に関する知見を広く国際協力に活用し、開発途上国の船員養成の発展に貢献することを目的として、船員分野の国際協力を積極的に行っている。

### (1) ASEAN 等アジア諸国との連携強化

2002年、小泉首相（当時）が提唱した「日 ASEAN 包括経済連携構想」を受けて、国土交通省では交通分野における日 ASEAN 連携強化の取り組みを行ってきた。海事分野の一環として、海事局では、船員に関する各国の政策及び見解について意見交換を促進するための「日 ASEAN 船員政策フォーラムプロジェクト」を実施している。第6回日・ASEAN 交通大臣会合（2008年11月、フィリピン・マニラ）において、我が国が提唱した「アジア人船員国際共同養成プログラム」が承認され、我が国が中心となって関係国との間で官民が連携したアジア人船員教育の取組みを行っていくこととなり、具体的施策の一つとして、わが国の主たる船員供給国であるフィリピンとの間で、連携強化のための覚書（Memorandum）を締結し（2009年3月12日、東京）、乗船実習環境整備により優秀な船員を育成し、日本商船隊に受け入れていくことを目的とした以下のプロジェクトを推進することとなった。

### (2) 乗船訓練環境促進プロジェクト

我が国の外航商船隊に乗り組む船員の75%を占めるフィリピン人船員は日本海運界にとって不可欠な存在となっている。一方フィリピンにおいては、練習船の不足などの理由により、乗船訓練の機会が極めて少なく効率的な船員養成がなされていないのが現状である。

このような状況を踏まえ、フィリピンにて「乗船訓練環境促進プロジェクト」を実施することとなりアジア太平洋海事大学：MAAP（Maritime Academy of Asia and the Pacific）所有の練習船（T. S. Kapitan Felix OCA）の訓練体制を強化改善する5年間のプロジェクトを実施した。

具体的には、2009年度から2013年度までの5年間で12回、（独）航海訓練所の教官をフィリピンに派遣し、2009年度からの3年間で第1フレーズとして、航海訓練所練習船で実施している訓練カリキュラムを例に、STCW条約に基づく訓練記録簿に沿った練習

船 Oca 号の乗船訓練システムの策定・改善を図った。

2012年度、2013年度の2年間は第2フレーズとして、構築した訓練システムをもとに改善提案や助言を行い、システムの定着及びインストラクターの資質の向上を図った。

5年間のプロジェクトを通して、練習船 Oca 号では航海訓練所の助言に基づき、訓練システムが構築され運用されており、また、インストラクターの資質の向上についても、徐々にではあるが成果が現れている。

このように、キャパシティービルディングが構築され、フィリピン人船員の資質及び技能向上に結びついていることから、当該プロジェクトの当初目的は十分に達成されたものと思料する。

### (3) 開発途上国船員養成事業

若手船舶職員志望者を対象とした開発途上国船員養成事業は1990年度から2010年度まで、国土交通省の補助事業として、（公財）日本船員雇用促進センター（SECOJ）を受入機関として、フィリピン、インドネシア、ベトナム及びバングラデシュから合計1,221名の研修生を受け入れてきたが、平成22年度からは、より効果的、効率的に養成する観点から、開発途上国の船員養成機関の教官を日本に招き、（独）航海訓練所と（独）海技教育機構海技大学校において実務内容に即した研修を行い、当該教官のスキルアップを図るとともに、各国教育機関のレベルアップを目指した「船員教育者受入事業」に移行している。

2013年度には、フィリピン、インドネシア、ベトナム及びミャンマーの教官を20名招き、乗船研修（5週間）＋専門研修（5週間）のコース（計10週間）を実施した。平成26年度は、同様の研修を実施予定であるが、フィリピンについては、ハイリスク船における上級船員としてのニーズが高まっていることから他国と比べてより高度な研修内容となるよう差別化を図るとともに、船員需要の高まりが見込まれるミャンマーからの受入者を増やす予定である。